

ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ОПТИМИЗИРАНЕ НА ЗАСТРАХОВАТЕЛНО-ТЕХНИЧЕСКИТЕ РЕЗЕРВИ ПО ЗАСТРАХОВКА „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ“ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ

Павел Валериев Димитров, pdimitrov@lev-ins.com

**Катедра „Застраховане и социално дело“
Стопанска академия „Д. А. Ценов“, Свищов**

Резюме: През последните години застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите е водеща по отношение на реализирания премиен приход на българския застрахователен пазар. Това налага отделянето на значителни по обем застрахователно-технически резерви от страна на застрахователите. Оптимизирането на техния размер е приоритет за всяко застрахователно дружество.

В статията са описани някои проблеми, свързани с прилагането на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите в България. Основните от тях произлизат от действащата в страната нормативна уредба. Предложени са и възможни решения за оптимизиране размера на застрахователно-техническите резерви, като: въвеждане на системата „Бонус – Малус“; он-лайн продажбата на застраховката; премахване на изискването за залепване на стъклото на автомобилите на холограмен стикер.

Ключови думи: застраховане, технически резерви.

JEL: G22

POSSIBILITIES FOR OPTIMIZING THE TECHNICAL RESERVES RELATED TO MOTOR THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE

Pavel Valeriev Dimitrov, pdimitrov@lev-ins.com

**Department of Insurance and Social Security
D.A.Tsenov Academy of Economics, Svishtov**

Abstract: In recent years, Motor Third Party Liability insurance has been leading in terms of premium income earned on the Bulgarian insurance market. This requires the creation of significant amount of technical reserves by insurers. Optimizing their size is a priority for any insurance company.

The article describes some problems related to the implementation of the Motor Third Party Liability Insurance in Bulgaria. The main problems in this connection come from existing regulations within the country. The article also proposes possible solutions for optimizing the amount of technical reserves such as: introduction of the Bonus - Malus system; on-line sale of the insurance policy; eliminating the requirement to stick a holographic sticker on the vehicle glass.

Key words: insurance; technical reserves.

JEL: G22

ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ОПТИМИЗИРАНЕ НА ЗАСТРАХОВАТЕЛНО-ТЕХНИЧЕСКИТЕ РЕЗЕРВИ ПО ЗАСТРАХОВКА „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ“ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ

Павел Валериев Димитров, pdimitrov@lev-ins.com

Катедра „Застраховане и социално дело“

Стопанска академия „Д. А. Ценов“, Свищов

Въведение

Броят на автомобилите в страната непрекъснато нараства. По оценки на специалистите, към края на 2017 година те са повече от 3,5 милиона. Това доведе до нарастване на честотата на щетите, вследствие на пътно транспортни произшествия (ПТП).

Застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите изпълнява значима за обществото социална роля. Чрез нея се гарантират интересите на трети лица, пострадали при пътни инциденти. Затова, според българското законодателство, тя е задължителна за всички, които управляват моторно превозно средство.

От друга страна застраховката е с най-голям дял при формиране на премиите приходи на застрахователните дружества, работещи на българския застрахователен пазар. Освен всичко друго, това е и предпоставка застрахователите предлагащи „Гражданска отговорност“ на автомобилистите да заделят значителни по обем средства, под формата на застрахователно-технически резерви. Правилното определяне размера на последните е в основата на платежоспособността на застрахователите и възможността им в бъдеще коректно да изпълняват своите задължения към застрахованите, респективно към пострадалите в следствие на ПТП лица. Затова основната цел на настоящото изследване е да се разгледат някои насоки за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

Застраховането заема съществена роля в общественно-икономическия живот. То се гради на идеята за взаимопомощ и въздейства на отделните субекти и на икономиката като цяло, при настъпване на случайни събития, засягащи множество обекти или субекти и нанасящи съществени финансови загуби. „Застраховането се основава на принцип, според който възможните загуби се разпределят върху множество субекти, застрашени от едни и същи рискове. Тази основна за застраховането идея се е доказала във времето и то е станало част от обществените отношения, а съвременният начин на живот е немислим без него.“ (Ерусалимов, Василев, Панева, Митков, & Нинова, 2015, с. 19).

Въпреки че застраховането води своите корени от древността, то не престава да търпи развитие. Един от най-младите клонове, които се появяват в края на 19 век е застраховането на „Отговорности“. Този клон застраховане търпи бурно развитие и заема съществен дял на застрахователния пазар в

европейските държави. Към него се числи и застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

В България застраховката „Гражданска отговорност“ съществува като самостоятелна от 1927 г. С приетия през 1947 г. от парламента закон се въвежда задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на моторни превозни средства (МПС). Така държавата, нейните предприятия и всички собственици на МПС се задължават да застраховат собственика и водача за причинените щети на трети лица.

Организирането и прилагането на всеки вид застраховане има своите специфични черти. Това с особена сила важи за застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Особеностите тук могат да се търсят в няколко направления:

- обект на застраховката;
- субект на застраховката;
- законодателни изисквания;
- срок на застраховката;
- отговорност на застрахователя;
- териториален обхват.

Задължителната застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите е длъжно да сключи всяко лице, което отговаря на следните условия:

- да притежава моторно превозно средство, което е регистрирано на територията на Република България и не е спряно от движение;
- управлява моторно превозно средство от трета държава, при влизане в страната, когато няма валидна за територията на Република България застраховка.

Освен това, Кодекса за застраховането, влязъл в сила от 01.01.2016г., позволява застраховката да се сключва и от всяко друго лице, различно от собственика на моторното превозно средство. По този начин в законодателството се легитимира противоречивата функция „застраховач“, за която има спорове по отношение нейната легитимност. Основният проблем се състои в предоставената от законодателя възможност, лице без застрахователен интерес и без съгласието на собственика да сключи задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, което е предпоставка за нееднозначно тълкуване на наличието или отсъствието на застрахователен интерес.

В Кодекса за застраховането детайлно е регламентирано кои са третите ползващи се лица по застраховката. За такива „се смятат всички увредени лица с изключение на лицето, което отговаря за причинените вреди, с изключение на правоимащите лица в резултат на неговата смърт. Правоимащите лица имат право на обезщетение за вредите, които произтичат от качеството им на увредени лица.“ (Кодекс за застраховането, Обн., ДВ, бр. 102 от 29.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., посл. изм. и доп., бр. 15 от 16.02.2018 г., чл. 477, ал. 3).

С всяка полица по задължителната застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите застрахователите са длъжни да издават и сертификат „Зелена карта“. Чрез единната система „Зелена карта“ се избягва необходимостта, автомобилистите да доказват наличието на валидна

застраховка на границата на всяка държава, която посещават и която членува в системата. По този начин става възможно пострадалите при пътно транспортно произшествие, с участието на водач с чуждестранна регистрация на автомобила, да бъдат възмездени за причинените им имуществени и неимуществени вреди. Освен това значително се облекчава трафикът и работата на граничните контролно пропускателни пунктове.

Всяко застраховано лице заплаща определена застрахователна вноска, която се натрупва в застрахователното дружество, формирайки застрахователен фонд, който се управлява на база пазарни принципи. От него се изплащат средства под формата на застрахователни обезщетения на онези лица, при които се е проявил рискът и е засегнал техните материални или нематериални интереси. Така се изпълнява основната функция на застраховането, а именно компенсиране на щети в следствие на случайно възникнали събития.

Един от основните принципи, на застраховането е възможността за равностойно участие на всички застраховани лица в една застрахователна съвкупност. „Основният въпрос, който съществува и до днес, е как да се направи справедливо разпределение на постъпленията и плащанията от фонда, така че неговият размер да удовлетворява всички участници в застрахователната съвкупност.“ (Ерусалимов, Премийните резерви в животозастраховането, 2009) В застрахователната теория разпределението на натрупаният фонд от вноски на застрахованите лица, с равностойното участие на всички единици от съвкупността, се нарича „еквивалентен принцип“. На негова база могат да се изведат определени статистически зависимости, вероятности и обективни закономерности. Да се пресметнат осреднени за тази група величини, които стоят в основата на стойността на застраховката.

Задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите се характеризира с множество особености, които не се наблюдават при останалите застраховки. Една от тях е дългият давностен срок за предявяване на претенции от пострадалите лица, който достига 5 год. При неимуществените щети поради липсата на единна методика за определяне на дължимото обезщетение, ликвидационния процес може да отнеме продължителен период от време, поради водените преговори и медиация, които не винаги завършват със споразумение и могат да се решават по съдебен път.

До 2004 г. задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите се сключваше от момента на възникване на застрахователен интерес до 31 декември на текущата година. От януари 2005 г. с либерализирането на цените на застрахователната услуга, нейното сключване се извършва от момента на възникване на застрахователния интерес, а застрахователният договор е с продължителност една година. Същите принципи са залегнали и в Кодекса за застраховането, в който изчерпателно са посочени случаите, в които се допуска сключването на договор за по-кратки срокове. От 01.01.2016 г. се допуска и сключването на тригодишни застраховки „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, което неминуемо ще доведе до нова методика за изчисляване на пренос-премийните резерви.

Застраховката се характеризира с големи колебания в размера имуществени (частични и тотални щети) и неимуществени вреди (телесни увреждания и смърт). Разширеният териториален обхват на застраховката, различните лимити на отговорност в отделните страни от покритието по нея, както и различните съдебни и други практики, предполагат различен размер на

обезщетение за настъпилите вреди - присъдени ренти на деца до навършване на пълнолетие, грижи при инвалидност на пострадалите, загубата на доход, загуба на социален статус, причинени болки и страдания, особености на местното законодателство на страната, в която е настъпило застрахователното събитие и др. Всичко това дава своето отражение върху резерва за висящи плащания.

Освен в териториален аспект, неравномерно развитие на риска се наблюдава и във времето. Доказателство за това твърдение е различният брой лица, загинали в резултат на пътно транспортни произшествия през отделните години. За подобен вид колебания в застраховането се предвижда формирането на запасен фонд, който се заделя през годините с по-слабо проявление на риска и се ползва през годините с неблагоприятно развитие на риска. Когато този фонд е недостатъчен за покриване на неблагоприятните отклонения, застрахователното дружество следва да преразгледа kalkulацията на застрахователната премия и методиката за образуваните от него застрахователно-технически резерви.

Освен че има много важна социална функция за пострадалите лица, застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите има много голямо значение и за застрахователите, които я предлагат. Това се дължи на водещото място, което заема застраховката на българския застрахователен пазар. Чрез нея се генерират около 40 % от премийните приходи на застрахователите, работещи по Общо застраховане. Стремешът на застрахователите да се наложат като лидери по този вид застраховане доведе до нелоялни търговски практики. Нелоялната конкуренция, от своя страна доведе до необосновано от развитието на риска намаляване на цената на застрахователната услуга. В същото време се определяха прекалено високи комисионни на застрахователните посредници, което не отговаря на икономическата логика, поради задължителния характер на застраховката. Получи се така, че съществена част от премийния приход се трансформираше в комисионни възнаграждения, а не във фонд за посрещане плащанията на застрахователите. Това наложи Комисията за финансов надзор да прибегне до промени в нормативната уредба. Изменена беше Наредба № 27 на КФН за реда и методиката за образуване на техническите резерви от застрахователите. Там беше определен и общият размер на заложените в застрахователно-техническия план по застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите административни и аквизиционни разходи. Същите не може да надвишават 20 % от стойността на застрахователната премия, намалена с всички законово определени такси, данъци и отчисления. Така Комисията наложи горна граница на комисионните възнаграждения за посредниците, които бяха предоставяни от застрахователните дружества. До този момент те достигаха до 30%, 40%, а дори и до 50 % от застрахователната премия.

Запазването на цената на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и въвеждането на праг от 20 % за всички административни и аквизиционни разходи, позволи в застрахователните дружества да се акумулира значително по-голям размер средства и да се повиши средният размер на изплатените застрахователни обезщетения по имуществени и неимуществени претенции.

Имплементирането на европейската директива „Платежоспособност II“ доведе и до други промени, свързани със застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. С приемането на Наредба № 53, Комисията за финансов надзор наложи съществени изменения на статистическите методи и

приложените формули за определяне размера на различните видове застрахователно-технически резерви. Това доведе до някои проблеми от технически характер за застрахователите. Те обаче не са неразрешими, но усилията на държавата за налагане на изискванията на европейската директива „Платежоспособност II“ трябва да продължат и в бъдеще.

Върху прогнозата за бъдещите плащания на застрахователя влияние оказват множество обективни и субективни фактори, свързани с обекта на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, като:

- вид на МПС;
- предназначение на МПС;
- мощност на МПС;
- преобладаващ район на управление на МПС;
- рискови фактори на водача.

Докато върху обективните факторите, свързани със самото МПС застрахователят не може да влияе дисциплиниращо, то върху някои субективни фактори, като например поведението на водача на МПС, такъв ефект може да окаже прилагането на системата „Бонус - Малус“

В основата на прогнозирането на бъдещите плащания на застрахователя (резервиране), съществено влияние оказва рискът, който застрахователят поема при сключването на застраховката. Всеки застраховател се стреми да изгради съвкупност с ниво на риск по-ниско от средното за пазара. Най-лесният начин за подбор на такава съвкупност е чрез анализ на исторически данни за проявлението на риска при всеки един обект. Това може да стане чрез:

- въпросник-предложение (анкета);
- собствена база данни на застрахователя;
- единна база данни за извършените произшествия от всички МПС.

От много години в България е дискуссионен въпросът за въвеждането на единна система за оценка на индивидуалния риск – системата „Бонус - Малус“. В следващото изложение ще разгледаме нейния организационен механизъм, както и някои, определяни от специалистите като добри европейски практики, касаещи прилагането на единната система.

Системата Бонус – Малус е свързана с индивидуалното тарифиране за всеки обект на застраховката в зависимост от неговите индивидуални рискови признаци. Те се определят на база статистически данни за определен период от време, които идентифицират риска и дават неговите основни характеристики.

Буквалният превод на термина „Бонус – Малус“ („Отстъпка – Надбавка“), означава, че добрите и дисциплинирани водачи трябва да заплащат по-ниска премия от тези, които са причинили пътно – транспортни произшествия. Чрез този механизъм водачите биват стимулирани да спазват добро поведение на пътя, с цел запазване или подобряване на финансовите условия, при които могат да сключат застраховката. Освен върху поведението на водачите, системата „Бонус – Малус“ има и положителен ефект върху плащанията на застрахователя. Чрез нея се избягва завеждането на малки по размер щети, като те се уреждат доброволно между страните, без да е

необходимо извършването на допълнителни разходи по тяхната обработка. Това неминуемо води до оптимизиране на размера на застрахователно-техническите резерви.

Съществуват няколко начина, чрез които обектът на застраховката се включва в застрахователната съвкупност. Във Великобритания например, обект за който няма статистическа информация се включва на най-високото ниво. В други държави, като Австрия, той бива включен на междинно ниво. Според поведението на водача през първата година от действието на застраховката, цената на полицата се увеличава или намалява. При липса на единна система и желание на застрахования да смени застрахователя, то обектът на застраховката попада в групата на новозастрахованите лица. За всяка година, в която водачът на превозното средство няма регистрирано ПТП получава отстъпки от цената, а при регистрирано застрахователно събитие, премията по застраховката се увеличава. Специфичното при тази система, е че застрахователите избягват да взимат нови лица в съвкупността, ако не са налице исторически данни, доказващи поведението на водача. Тази система кара дисциплинираните водачи да не сменят своя застраховател, тъй като с течение на времето са достигнали максималните нива на отстъпки, респ. ниска цена на застраховката. Приложението на системата става чрез корекционен коефициент на базовата премия, който обикновено варира от 0,5 до 5. Колкото повече години даденият водач няма причинено ПТП, толкова по-ниска е стойността на този коефициент и обратно, колкото по-често с обекта на застраховката е регистрирано ПТП, толкова по-голяма е стойността на коефициента. Европейската практика показва, че за всеки водач се съставя индивидуално досие, в което се отразяват неговите произшествия на пътя, както и регистрации за неспазване на закона за движение по пътищата. При покупка на нов автомобил от негова страна, той попада в същия клас на системата, а не започва отначало, като нов водач, без регистрирана история.

В някои страни от Европейския съюз, като Великобритания, Ирландия и Финландия системата се прилага частично, като не се предвижда наличието на „Малус“ и голяма част от застрахованите попадат в бонусната графа. Базовата премия, която е основа за ценообразуването, в случая е значително над средните нива за Европейския съюз. В по-голямата част от държавите в Европа се прилага класически вариант на механизма за стимулиране „Бонус – Малус“. Предвид ниската честота на настъпване на застрахователни събития по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, в рамките на 3-6 % в отделните страни, съвсем логично коефициентът на завишение на застрахователната премия (Малус) е много по-висок от коефициента на намалението ѝ (Бонус)

В някои държави, като Португалия, организацията на системата е такава, че водач се качва в бонус клас единствено, ако през последните две години не е имал регистрирани застрахователни събития. Колкото по-диференцирана е системата Бонус – Малус, толкова повече класове има, респ. за получаване на най-големия бонус е необходим най-голям исторически период. Този период е най-дълъг в Германия – 25 години. Съгласно законодателството в някои страни се допуска самоучастие за водачи без опит или на възраст до 25 г. Подобни практики се наблюдават в Австрия, Испания и Германия. Въвеждането на подобна практика показва стимулиращо поведение на водачите и води до

намаляване на броя на регистрираните застрахователни събития в тези рискови групи.

В България се наблюдава желание от страна както на регулатора, така и на застрахователите, за създаването на единна система за оценка на риска. За прилагането ѝ обаче е необходимо изготвянето на ясна методология. Проблемите, които трябва да бъдат преодолени при прилагането на системата „Бонус – Малус“ в България, са свързани със специфичните особености на застраховката, регламентирани в Кодекса за застраховането. Въпреки че застрахова отговорността на водача, на практика обект на застраховката е моторното превозно средство. Това донякъде възпрепятства прилагането на стимулиращия механизъм. Никъде в българското законодателство не е налице изискване за изрично писмено упълномощаване при предоставяне на МПС от собственик на друг водач. Тази пречка не позволява да се установи обективно обичайният водач, който държи и управлява съответното МПС. По сега действащото законодателство идентификаторите за сключването на застраховката са регистрационен номер на МПС (ако няма, е номер на шаси), номер на талон за регистрация (ако не е наличен, друга съпровождаща МПС документация) и застраховащо лице. Чрез тези показатели е възможно да се установят характеристиките на съответното МПС, както и собственикът му, но не и обичайният водач. Тази порочна практика дава възможност за заобикаляне и неутрализиране на завишенията за неизрядните водачи. Основните и засега нерешени проблеми са следните:

- За автомобили, собственост на юридически лица не съществува идентификатор на управляващия МПС и лицето, което евентуално е причинило ПТП. Виновният водач може да бъде санкциониран от работодателя, собственик на автомобила и/или дори да му бъде прекратено трудовото правоотношение, но регистрираното ПТП се води на автомобила по регистрационен номер.
- Съществуващата възможност за регистрация на автомобили на лица без свидетелства за управление на МПС, обезсмисля фактора за оценка на риска, свързан с изрядното поведение на пътя като водач.
- При отдаване на моторно превозно средство на лизинг не е известно по какъв начин ще се идентифицира лизингополучателят и кое лице ще бъде взето при оценката на риска – лизингодателят, лизингополучателят или обичайният водач. Проблемът се задълбочава при лизингополучател юридическо лице.
- Нерешим изглежда и проблемът с пререгистриране на МПС, независимо дали е налице договор за покупко – продажба. По българското законодателство, всеки собственик има право да пререгистрира своя автомобил, като поиска издаването на нов регистрационен номер. В този случай се извършва фиктивна промяна в обекта на застраховката, защото той има нов талон за собственост, нов регистрационен номер, а понякога и нов собственик.
- Друг проблем, който възниква е при промяна в собствеността, но при запазване на регистрационния номер. В този случай не е ясно дали старите характеристики на МПС биха се приели от новия

водач. Възможни са различни сценарии, като налице са два нееквивалентни – „добър“ водач продава на „лош“ водач, и обратното „лош“ водач продава на „добър“ водач. Остава неизяснен въпросът с тарифирането в тези случаи.

Всички тези проблеми, свързани с прилагането на системата Бонус - Малус произхождат от обекта на застраховката. В България, според Кодекса за застраховането, това е моторното превозно средство, въпреки че застраховката се нарича „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. Констатираните по-горе проблеми и слабости в системата Бонус – Малус биха били избегнати ако ясно и категорично за обект по застраховката вместо автомобила бъде определен неговият водач, притежател на свидетелство за управление. Освен всичко останало, личната отговорност на водача е допълнителен стимулиращ фактор по повод сключването на застрахователен договор.

В огромна част от настъпилите пътнотранспортни произшествия водеща роля се отдава на водача, управлявал МПС, а не на неговата техническа изправност. Тази теза се подкрепя от рисковата статистика, която показва, че близо 90 % от застрахователните събития са настъпили в резултат на човешка грешка. В тази връзка ефективното прилагане на системата Бонус – Малус би било успешно единствено при промяна на разпоредбите на Кодекса за застраховането и определянето на обичайния водач като обект на застраховката.

Друга възможност за оптимизиране на застрахователно техническите резерви, които представляват бъдещи плащания на застрахователя, дава разработването на онлайн канал за комуникация между застрахователя и застрахования и/или пострадалите лица. Световните тенденции показват, че своевременното получаване на информация осигурява конкурентно предимство във всеки бранш. Като част от икономиката на страната, застраховането не прави изключение. В наши дни най-разпространеното средство за комуникация са социалните мрежи и мобилните телефони. В ерата на кибер индустрията е необходимо застрахователите да се възползват от технологиите, които им дават възможност за мигновена връзка с техните клиенти. Съществуват множество приложения за мобилни телефони, които да се явяват средство за бърз и навременен обмен на данни. Възможно е разработване на мобилно приложение, което да подпомага застрахователя в процеса на регистрация и уреждане на застрахователни претенции. На първо място, това приложение може да изпраща снимки до застрахователя в реално време, от мястото на пътнотранспортното произшествие. Съществуващите технологии позволяват локализиране на мястото на произшествието и установяване на точните координати посредством GPS технологии. Поради масовия характер на застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, е необходимо приложението да бъде лесно за употреба и пригодно за различните операционни системи на мобилните телефони. Глобализацията увеличи мобилността на хората и безпрепятственото преминаване на границите. Затова приложението следва да бъде разработено на максимален брой езици, за да се улеснят застрахованите при изясняване на обстоятелствата, при които е настъпило пътнотранспортното произшествие, както и да се идентифицират безпроблемно лицата, участвали в него. При избор на конкретен език за попълване е възможно да се генерира двуезична бланка, наподобяваща протокола за ПТП. В нея може да се снесе цялата информация за участниците в произшествието и обстоятелствата, при които е настъпило.

Когато се попълни информация за обратна връзка с пострадалото лице, застрахователят може своевременно да осъществи контакт с него. При уреждането на претенции от съществено значение е бързината, с която се действа. По този начин биха се намалили разходите на застрахователя, които изплаща за адвокатски хонорари, такси и други и би се улеснил процесът на медиация. Не на последно място, чрез подобно мобилно приложение би могъл да се намали и процентът на застрахователни измами.

По-добри резултати приложението би дало, ако съдържа възможност за извличане на информация относно начина на поведение на водачите на пътя, както и да извършва автоматично позвъняване в кол център на застрахователя при индикация за ПТП. Използването на тези данни би могло да бъде и предварителна предпоставка за въвеждане на бонус – малус системата. Когато дадено лице шофира безопасно, да се предоставя отстъпка, а когато се констатира нарушение да индикира застрахователя, който да преценява възможността за завишение на премията. Тази част от приложението би била полезна най-вече за застрахователите на фирми извършващи превозваческа дейност, защото те ще могат да получават пълна информация за местата на управление, времето и начина на експлоатация на МПС.

Оптимизирането на застрахователно-техническите резерви по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите може да стане и посредством ползването на интернет като канал за доставка на застрахователната услуга. При наличието на възможност за продажба на застраховката чрез интернет, организацията на продажбения процес придобива нов вид. В този случай се избягват аквизиционните комисионни. Макар и това да не намалява цената на застраховката, подпомага дружеството да направи икономия от разноски, тъй като този канал на продажба се администрира от застрахователя и не предполага наличието на застрахователен посредник. Освен всичко останало, интернет се явява нов източник на застраховани, тъй като потребителите на този тип услуги са доста голяма група от потенциални клиенти, а промотирането на продукти, чрез дигитален маркетинг е сравнително нов, иновативен и евтин канал за достигане до потребителя. От друга страна, все по-отчетливо се забелязва, че хората се възползват от възможността да се информират за цената на застрахователната услуга, промотирана чрез интернет.

Застрахователните дружества осъзнаха възможността за получаване на нов канал за директна продажба, което своевременно води до намаляване на техните разходи свързани със сключването на застрахователни договори, което от своя страна е предпоставка за намаляване на стойността на застрахователната услуга. Друго предимство на он-лайн услугата е, че както издаването на застрахователна полица, така и разплащането се осъществяват за много кратък период от време. По този начин потребителите осъзнават, че сключването на застраховка през интернет пести време. Услугата става лесно достъпна и се премахва необходимостта от „досадното“ ходене до офиса на застрахователя. Освен времето, което се спестява при сключването на застрахователен договор, застрахованият може своевременно да се информира за цената на застрахователната услуга, за да калкулира бъдещите си разходи в собствения си бюджет. По отношение на спестеното време можем да обобщим, че интернет не само предоставя възможност за мигновена информация, но и дава възможност на потребителите да планират останалите си задачи, без да се съобразяват с времето, в което ще сключат застраховката. Обикновено, използването на он-

лайн услуга освен спестяването на допълнителни разходи (отстъпка в цената заради липсата на аквизиционни разноси) предоставя и безплатна доставка до вратата на потребителя.

Възможността за онлайн (дистанционни) продажби набира скорост особено след приемането на Закона за предоставяне на финансови услуги от разстояние. Този закон влезе в сила успоредно с приемането на България за пълноправен член на Европейския съюз. Предоставената финансова услуга от разстояние е тази услуга, при която процесът по отправяне на предложението, деклариране на преддоговорната информация и сключването на договор се извършват чрез системата на доставчика, посредством приложение предоставящо възможност тази комуникация да се случва от разстояние.

Преди да се стигне до сключването на окончателен договор, с който потребителят да бъде обвързан, доставчикът е длъжен да му предостави цялата преддоговорна информация, която му е необходима и има отношение по повод вземането на окончателно решение. Тя задължително включва информация за самия доставчик, но в по-голямата си част включва информация за финансовата услуга. Тази информация е свързана с основните характеристики на застраховката като: покрития, срок, начална дата на договора, цена на услугата, включително такси и разходи, както и всички данъци, които се заплащат чрез доставчика. Посочва се и начинът на калкулиране на цената, което дава възможност на кандидата за застраховане да се увери в коректността на направените изчисления.

Доставчикът следва да информира потребителя на услугата за възможните рискове, които могат да се осъществят по повод нейното ползване, както и за начина на плащане и изпълнение. Потребителят трябва да е запознат също и с начините, по които би могъл да прекрати взаимоотношенията си с доставчика, както и за евентуалните неустойки, които би дължал при едностранно прекратяване на договора. Кандидатът за застраховане трябва да бъде информиран и за наличието на всички способности за решаване на споровете между страните по извънсъдебен път.

Проблемите, пред които се изправя електронната търговия по застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите са свързани най-вече със законови изисквания. Така например, според Кодекса за застраховане „Застрахователният договор се сключва в писмена форма като застрахователна полица или друг писмен акт. Общите условия по застраховката, когато има такива, са неразделна част от договора“. (Кодекс за застраховането, Обн., ДВ, бр. 102 от 29.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., посл. изм. и доп., бр. 15 от 16.02.2018 г., чл. 344, ал. 1).

За да бъде решен частично този проблем законодателят е предоставил следната възможност – „При сключване от разстояние под формата на електронен документ на застрахователен договор по застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите по реда на ал. 1 застрахователят, съответно застрахователният посредник, е длъжен в срок три работни дни да предостави на застраховащия застрахователната полица, възпроизведена на хартиен носител като препис, подписан саморъчно от застрахователя, съответно застрахователния посредник, удостоверяваща наличието на застрахователен договор, придружен от знак по чл. 487 и сертификат "Зелена карта" по чл. 488. За да упражни правото си на отказ по реда на чл. 12 от Закона за предоставяне на финансови услуги от разстояние, застраховащият, който е потребител по

смисъла на чл. 7, ал. 2 от същия закон, е длъжен да върне на застрахователя получения препис, удостоверяващ наличието на застрахователен договор, сертификата "Зелена карта" и съответния отрязък от знака по чл. 487 съгласно наредбата по чл. 504, ал. 1". (Кодекс за застраховането, Обн., ДВ, бр. 102 от 29.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., посл. изм. и доп., бр. 15 от 16.02.2018 г., чл. 332, ал. 3) Въпреки предложеното решение, необходимостта договорът да бъде формален затруднява въвеждането на същинско он-лайн застраховане.

Друго изискване на регулатора е наличието на знак с холограма (стикер), удостоверяващ наличието на валидна застраховка. В съвременните условия това изискване е ненужно, тъй като с въвеждането на електронни полици от единната информационна система на Гаранционния фонд е възможно в реално време по регистрационния номер на автомобила да се извърши проверка, относно наличието на валидна полица „Гражданска отговорност“ на автомобилистите. В България за една година се използват повече от 10 милиона стикера. Това означава, че всяка година стойността на направните за тях разходи, които се заплащат от крайния потребител, е близо 15 милиона лева. Въпросният разход е необоснован и води до спекулации по отношение на фирмите отпечатващи стикерите. Затова е необходимо да отпадне изискването на чл. 487 от КЗ „наличието на застрахователен договор да се удостоверява със застрахователна полица и знак, който се издава от Гаранционния фонд“. Това би довело до намаляване на разходите и същевременно би било предпоставка за засилване на електронната търговия като канал за продажба на полици по задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

Чрез предоставянето на възможността за дистанционно получаване на услугата може да се увеличи и събираемостта на застрахователната премия, тъй като заплащането на дъжима поредна вноска по договора не би изисквало големи усилия, а това е съществена предпоставка за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви.

Заключение

Върху цената на застраховката, респективно размера на застрахователно-техническите резерви, влияние оказват различните подходи за подбор на застраховани. Прилагането на системата „Бонус-Малус“ при застраховането „Гражданска отговорност“ на автомобилистите неминуемо ще позволи на застрахователите да оптимизират своите резерви. Необходимо е обаче, налагането на тази система да е съпроводено от сериозни промени в българското законодателство, касаещи обекта на застраховката в България. Докато в голямата част от страните в Европа и в частност там, системата се прилага при отчитане основно на рисковите признаци на водача на моторното превозно средство, то в нашата страна под внимание се вземат преди всичко техническите характеристики на автомобила.

Развитието на он-лайн застраховане по този вид застраховка също би допринесло за оптимизиране на размера на застрахователно-техническите резерви. Към настоящия момент това е възможно частично поради заложените текстове в Кодекса за застраховането, според които издаването на застрахователна полица трябва да става на хартиен носител. Изискванията по отношение и на холограмните стикери са допълнителни пречки пред

дистанционните продажби на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

Описаните проблеми изискват намесата на държавата и нейните контролните органи в лицето на Комисията за финансов надзор. Тяхното решаване е съществено за подобряване на обхвата на застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, повишаване на нивото на събираемост на застрахователните вноски по нея, а оттам и предоставяне на допълнителни възможности за оптимизиране на застрахователно-техническите резерви на застрахователите.

Използвана литература

1. Ерусалимов, Р. (2009). *Премийните резерви в животозастраховането*. В. Търново: Фабер.
2. Ерусалимов, Р., Василев, В., Панева, А., Митков, М., & Нинова, В. (2015). *Въведение в застраховането*. В. Търново: Фабер.
3. *Кодекс за застраховането, Обн., ДВ, бр. 102 от 29.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., посл. изм. и доп., бр. 15 от 16.02.2018 г.*